

IV-11

高齢ドライバーの運転断念意識に関する考察

秋田大学 正 員 清水浩志郎
秋田大学 正 員 木村 一裕
秋田大学 学生員 ○常田 明

1. はじめに

現在の交通環境は高齢者の立場から考えられたものが少なく、彼らにとって快適な環境とは言えない状況にある。また、近年高齢者が関わる交通事故の増大が社会的に大きな問題となっており、今後の高齢ドライバーの増加と相まって、高齢ドライバーによる事故もいっそう増加することが予想される。

そこで本研究は、高齢ドライバーの運転中断行動に注目し、運転を中断せざるをえない状況に結びつく要因をAHP手法により明らかにすることによって、高齢者の立場から見た交通環境の問題点を明確にすることを目的としている。

2. 調査の概要

平成3年1月、秋田市の運転免許センターへ免許の更新に来た高齢者に対して、「近い将来を想定して」という形式で自動車の利用状況調査を含むAHPの対比較アンケートを行った。調査対象は、普通免許を保有し、昭和5年以前に生まれた人とした。

アンケート方法は、完全面接方式により72票の回収票を得た。被験者の属性は、男性97.2%、女性2.8%であり、60歳～64歳が58.3%を占めている。

3. 調査結果と分析

(1) AHPの階層構造図

高齢者の運転中断に影響を与える要因を、図-1に示す階層構造に分類した。最上層のレベル1は1個の要素からなる総合目的であり、最下層のレベル5は代替案である。

(2) ウェイトの分布

ウェイトを集計する方法として、各アンケート票のコンシステンシー指数CI=0.15を上限とし、採択されたアンケート票について幾何平均により集計を行った。なお、高齢者を65歳未満と65歳以上の2グループに分けて行った。その結果を用いて算出した評価基準間のウェイトを表-1に示す。

安全性の肉体的要因のレベル4では、視力や聴力よりも状況判断や反射神経といった、その衰えが自覚しにくい項目に対してのウェイトが高くなっている。また、心理的特性のレベル3で運転時特性と運転外特性のウェイトの割合が65歳未満と65歳以上で逆転していることが特に注目される。

そしてレベル5の代替案評価であるが、両者とも継続の方にウェイトが傾いた。また65歳以上の継続のウェイトがかなり減少していることから、年齢とともに中断の意志が大きくなっていくことがわかる。

(3) 総合重要度

親子関係にある要素の重要度を順次乗じた末端の合成重要度を総合重要度とし、全体に占める各要因の重みを意味する。

まず両者とも随時性が非常に高いのが目立つ。また、65歳未満を見ると状況判断や反射神経の割合が高いが、65歳以上では速達性や維持費が高い。その差は、職業の有無や車の使用目的の違い等によって現われる差であると思われる。

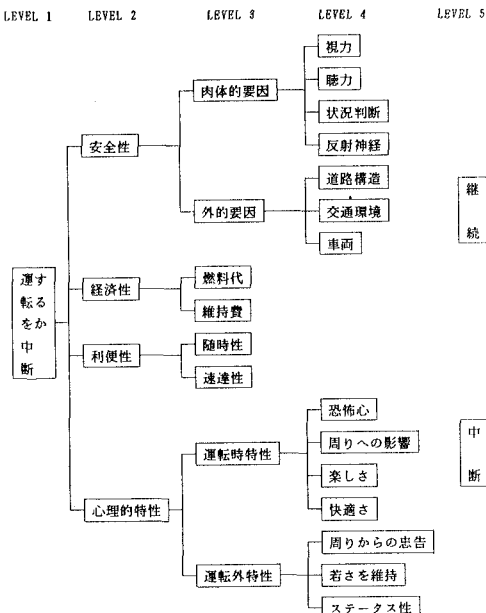


図-1 階層構造図

表-1 ウェイト分布

上段の数値 : 65歳未満
下段の数値 () 内 : 65歳以上

LEVEL 2	LEVEL 3	LEVEL 4	LEVEL 5
安全性 0.475 (0.342)	肉体的要因 0.679 (0.648)	視力の状態 0.204 (0.201) 聴力の状態 0.101 (0.115) 状況判断の状態 0.366 (0.372) 反射神経の衰え 0.329 (0.311)	継 続 0.809 (0.639)
	外的要因 0.322 (0.352)	道路構造 0.551 (0.469) 車両 0.144 (0.157) 交通環境 0.306 (0.374)	
経済性 0.133 (0.163)	燃料代 0.346 (0.405) 維持費 0.654 (0.695)		
利便性 0.262 (0.341)	随時性 0.679 (0.696) 速達性 0.322 (0.304)		
心理的特性 0.131 (0.154)	運転時特性 0.678 (0.444) 運転外特性 0.422 (0.566)	恐怖心 0.205 (0.233) まわりへの迷惑 0.344 (0.325) 運転の楽しさ 0.221 (0.233) 快適さ 0.230 (0.209) 若さを保てる 0.604 (0.464) ステータス性 0.223 (0.258) 家族からの忠告 0.173 (0.278)	中 断 0.191 (0.361)

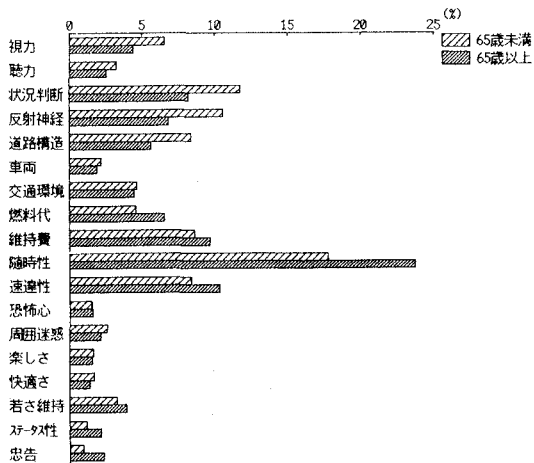


図-2 総合重要度

(4) 総合重要度と中断ウエイト率

代替案選択における要因全体に占める各中断要因の割合を中断ウエイト率とした。

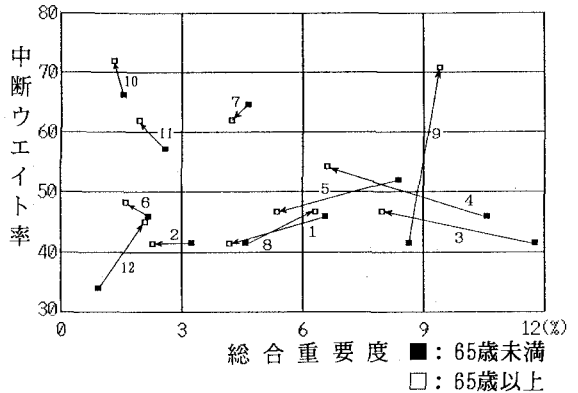
上位には恐怖心について交通環境や周囲への影響が入っており、加齢とともにその意識が大きくなっていくことがわかる。

図-3は総合重要度と中断ウエイト率との関係を示している。これより、車を運転する際には重要で

ある要因でも、運転の中断にはあまり関係のない要因と、また反対に、運転には重要でなくても中断にはかなり影響を与える要因があることがわかる。

10番の恐怖心は、中断ウエイト率は高い割に、総合重要度はかなり低くなっている。その反対としては、3番の状況判断や、4番の反射神経の衰えがある。また両方高いものとしては、5番の道路構造や7番の交通環境といった要因が見られる。

9番の維持費は、65歳未満での中断ウエイト率はあまり高くないものの65歳以上で大きく順位を上げ、総合重要度と中断ウエイト率を合わせると最も影響を及ぼしている要因であると考えられる。



1. 視力
2. 聴力
3. 状況判断
4. 反射神経
5. 道路構造
6. 車両
7. 交通環境
8. 燃料代
9. 維持費
10. 恐怖心
11. 周囲への影響
12. 周囲からの忠告

図-3 総合重要度と中断ウエイト率

4. おわりに

本研究の結果、継続要因と考えられる総合重要度と、中断要因である中断ウエイト率との間にかなり大きな差が見られた。その一つに、運転を継続していくうえでは随時性を非常に高く評価しているものの、中断を決意させる要因としては恐怖心が最も高くなっている。このことから、随時性よりも恐怖心の方を強く感じるようになった場合、運転の中断を決意するのではないかと考えられる。また、交通環境や周囲への影響についても同様の傾向が見られる。このことから交通環境の問題として、交通量の増大の緩和や、標識等の情報のわかりやすさというものが必要ではないかと思われる。